☛ *Prosimy przy zamowieniach powoływać się na nasze pismo.* ☚

Rok IV. Dnia 15. lipca 1898. Nr. 14.

Przedpłata:
z przesyłką pocztową:
rocznie . . . 4 zł.
półrocznie . . 2 „
kwartalnie . . 1 „

Dla klubów i towarzystw gimnastycznych i sportowych przy przedpłacie na 10 egzemplarzy:
rocznie, . . 3 zł. — ct.
półrocznie . 1 „ 50 „

Numer pojedynczy 20 ct.

„KOŁO“

Pismo fachowe poświęcone sportowi kołowemu,

Organ urzędowy
Lwowskiego K. C., Krakowskiego K. C., O. K. S. Lwowskiego i innych.
Wychodzi 1. i 15. każdego miesiąca.

Wydawca i odpowiedzialny redaktor:
KAZIMIERZ HEMERLING.

Ogłoszenia:
1 strona . . 24 zł.
1/2 „ . . 12 „
1/4 „ . . 6 „
1/8 „ . . 3 „
Od wiersza petitem 15 ct.
Przy kilkakrotnem ogłoszeniu stosowny rabat.

Redakcya i Administracya
we Lwowie,
ul. Szopena 7.
W Krakowie: księgarnia S. A. Krzyżanowskiego.
Z przesyłką dla Rosyi 4 Ruble, dla Niemiec 8 Marek.

511 wiorst
trzynastoletniego turysty.

(Ciąg dalszy).

Wracając z zamku na zapowiedziane śniadanie „masarskie“, ku niemałej radości ujrzeliśmy idącego na nasze spotkanie p. W. Jak się okazało, zamiast o 2-ej po południu, jak sobie obiecywał, wyjechał z Warszawy dopiero o 7 wieczorem. Dojechał do Grójca, tam przenocował i dowiedziawszy się w Nowem Mieście, że już wyjechaliśmy, jednym pędem pogonił za nami, aż przyłapał nas w Drzewicy.

Po śniadaniu, złożonem z odgrzanej kiszki i herbaty, niemożliwej do wypicia bez zaprawienia arakiem, a pomimo to, spożytem z wilczym apetytem, podążyliśmy już we trzech razem dalej do Opoczna, odległego o wiorst 10. Droga zaczęła się znowu gorsza i znowu coraz więcej górzysta. Z początku jedzie się szosą, prowadzącą do m. Końska, a po za 7 wiorstą skręca się na prawo, na szosę, prowadzącą z Radomia do Opoczna i przecinającą pierwszą pod kątem prostym. — Względna pogoda nie długo dotrzymała placu. Zaledwie ujechaliśmy wiorst 9 znowu począł deszcz padać i towarzyszył nam, potęgując się co chwila do samego Opoczna. Z odległości 6 wiorst widok na Opoczno i okolice prześliczny. Mimo deszczu zachwycałem się ciągle krajobrazami. Marszrutę wycieczki Tatuś w ten sposób ułożył, ażebym po drodze spotkał się z siostrami, które na drugi dzień po nas wyjechać miały na wieś do wójka w Stopnickie. W Opocznie mieszkają także nasi wujkowie i ciocia, u nich więc miało nastąpić pierwsze nasze spotkanie się w drodze. Siostrzyczki miały tam przybyć koleją tegoż samego dnia w południe i o godzinie 2 wyjść na nasze spotkanie. Nic więc dziwnego, że nie cierpliwość moja rosła w miarę zbliżania się do tego miasta i tempo jazdy bezwiednie zwiększałem. Niezadługo też punktualnie o godzinie 2 zajechaliśmy przed dom wujostwa, nie spotkawszy ni-



TRZYNASTOLETNI TURYSTA
Stanisław Fertner z Warszawy.

kogo. Jakże jednak ucieszyłem się bardzo, gdy na sygnał dany kornetem, wybiegli na nasze spotkanie wujostwo. siostry i także ku niemałemu zdziwieniu naszemu i mateczka moja, która chcąc zrobić nam niespodziankę odprowadziła siostry do samego Opoczna. Nie przypuszczali, abyśmy tak punktualnie stawić się mogli, więc najspokojniej zasiedli do objadu, przy którym też zaskoczyliśmy ich niespodziewanie.

Radości ogólnej i gwaru, jakie to spotkanie wywołało opisać nie czuje się zdolnym. Wątpili, czy dojadę, obawiali się by nie spotkał mnie jaki wypadek; gdy mnie więc ujrzeli zdrowym, niezmęczonym i bardzo zadowolonym z wyprawy, cieszyli się bardzo i przestali wątpić, że potrafię dotrzymać Tatusiowi pola w całej wycieczce. Czas upływał szybko, nie spostrzegliśmy się też nawet, gdy nadeszła 5 ta godzina po południu, o której mateczka zmuszoną była powracać do Warszawy.

My zanocowaliśmy w Opocznie i nazajutrz oglądaliśmy miasto i fabrykę posadzki terrakotowej. Opoczno, miasto powiatowe w gubernji radomskiej nad rzeczkami Drzewiczką i Węglanką. istniało, jak głosi „Encyklopedja“, jeszcze przed Kazimierzem Wielkim, który je rozszerzył, murem opasał i zamek zbudował. Śladów murów ani zamku nie widać dziś wcale. Kościół parafialny, wzniesiony przez Kazimierza Wielkiego nie zawiera w sobie żadnych pamiątek historycznych. Znajduje się w nim piękny wielki ołtarz, ale widocznie nowej budowy. Miasteczko czyste i schludne. W rynku zwraca uwagę dom, widocznie starożytny, którego część jest zbudowana nad arkadą, pod którą przechodzi ulica. Stacja drogi żelaznej znajduje się po za miastem w odległości jednej wiorsty. Fabryk jest tylko dwie, mianowicie: piece wypalające wapno i wspomniana wyżej nowo założona fabryka, w której wyrabiają posadzki terrakotowe. Naturalnie fabrykę tę zwiedziliśmy szczegółowo. Z zajęciem wielkiem przyglądałem się wyrabianiu tafelek z suchej mielonej gliny, pod ciśnieniem pras hydraulicznych, wypalaniu tych tafelek w specyalnych piecach o bardzo wysokiej temperaturze i zabarwianiu się gliny pod działaniem ognia na różne kolory, tworzące deseń w tafelkach... Wreszcie, używszy orzeźwiającej kąpieli w Drzewiczce, po południu w poniedziałek 12. lipca o godzinie 5-ej wyruszyliśmy w dalszą drogę.

Według marszruty mieliśmy jechać przez Końsk do Bzina. Że jednak objaśniono nas, iż droga z Końska przez Odrowąż i Blizin do Bzina jest bardzo niedobra, Tatuś zmienił kierunek drogi i pojechaliśmy do Bzina przez Przysuchę i Szydłowiec, odprowadzeni wiorst kilka przez wujostwo i siostry. Pierwsze wiorst jedenaście jechaliśmy tą samą drogą, którą przybyliśmy poprzedniego dnia do Opoczna, a więc nie bardzo dobrą i górzystą, dalej zaś w prostej linji po przedłużeniu tej drogi, przez Gielniów do Przysuchy, gdzie szosa okazała się lepszą lecz falistość gruntu wcale nie mniejszą a odwrotnie jeszcze większą. Po rozstaniu się z odprowadzającymi, deszcz znowu padać zaczął i zmoczył nas uczciwie, nie ułatwiając bynajmniej jazdy. Minąwszy Gielniów, w którym odbywał się targ, jak o tem świadczyły stragany różnorodne, w niespełna dwie godziny przybyliśmy do Przysuchy, oddalonej od Opoczna o wiorst 25.

(C. d. n.)



Sport kolarski

na wystawie jubileuszowej we Wiedniu.

napisał

WACŁAW KRZEPOWSKI.

(Ciąg dalszy).

W dalszym ciągu zwraca uwagę kolarza ładna wystawa kół amerykańskich „Cleveland-Cycles“ firmy The Lozier Manufacturing Company, Toledo Ohio, której generalnym zastępcą w Austryi jest John C. Kirsch (Wien I Franzensring 15.) Bardzo elegancko wykonane są najnowsze modele jednosiedzeniowych maszyn dla mężczyzn i kobiet, przy których spostrzegamy kilka uwagi godnych nowości w zastosowaniu. Koła te posiadają automatycznie funkcyonujące olejarki i hamulce pedałowe, które mają być w użyciu bardzo praktyczne. Wyróżnia się tu koło

drogowe bardzo gustowne i całe niklowane, następnie dziewięciokilowy racer torowy, oraz piękne tandemy. Pouczające jest zestawienie wszystkich części składowych koła; — są one zebrane w odpowiednem instrukcyjnem tableau. Tu naocznie przekonujemy się z wielu to części składowych, bardzo subtelnie wykonanych, składa się koło Wyroby kół „Cleveland“ znane są z dobroci, a szczególnie z wielkiej wytrzymałości; świadczą o tem liczne próby sztucznej jazdy na kole, przy której to cykliści posługują się przeważnie kołami tej fabryki. Od kilku dni pomieszczone zostało tu na widok publiczny koło słuchacza uniwersytetu petersburskiego p. N. Fedorowa, który na kole Cleveland przejechał drogę Petersburg Wiedeń, to jest 2.200 km. i obecnie zamierza na tem samem kole odbyć dalszą podróż do Paryża.

Jedną z nowości w dziale kolarstwa jest wystawa niedawno opatentowanych stojaków na koła i urządzeń transportów kół na kolejach żelaznych. Wiele dotychczas nieporozumień bywa między zarządami koleji żelaznych a cyklistami, którzy przy transportach kół mają zwykle zażalenia; – albo koło jest uszkodzone, lub nastąpiła przemiana tegoż, albo też tylko do pewnej ograniczonej liczby koła są na stacyach przyjmowane. Przyczyną tego jest, że koła w pociągach osobowych są wraz z innymi pakunkami ładowane. Za granicą, gdzie się wielka ilość kół pociągami osobowymi przewozi szczególnie w dnie świąteczne, są przeznaczone osobne wozy ku temu celowi, przyczem robią różne próby, aby jak najdogodniej i największą liczbę kół można w wagonach ustawić. Patentowana konstrukcya umieszczania kół w wozach kolejowych pomysłu p. Edwarda Gradlmillera, urzędnika kolei południowej, jest bardzo pojedyńcza i praktyczna. Są to dwie żelazne sztaby mniejwięcej w wysokościach odległości osi koła przybite do ścian wozu, co 0·33 m. umocowane są do tychże pod kątem prostym dwie żelazne listwy, tworzące razem podwójny prostokąt, tak blisko siebie, że koło wraz z pneumatykiem między nie może wygodnie się wcisnąć. Przed umieszczeniem koła zamyka się w stałej pozycyi kierownik i ustawia się w pozycyi stojącej, to jest kołem przedniem lub tylnem do góry naprzemian obok siebie. Aby koło nie wypadło z tego stanowiska, znajduje sie w górnej części półkolista

podwójna obręcz na zawiasach; ta zatrzymuje zamkniętym swym końcem koło w stałem położeniu. W wozie kolejowym na czterech ścianach między drzwiami, da się pomieścić na każdej po ośm takich urządzeń, a zatem w całym wagonie pomieści się 32 kół — w środku znajduje się jeszcze wolny pas na 0·70 m. Aparat na ośm kół waży tylko 60 kg., a urządzenie to pozwała z łatwością bez uszkodzenia koła wyładowanie lub władowanie tegoż na stacyach i ma się zarazem ogólny przegląd umieszczonych maszyn. Robione próby zawieszania kół u powały wagonu okazały się niepraktyczne.

Podobne do tej konstrukcyi są jeszcze inne urządzenia wolno umieszczone w rodzaju wieszadeł lub też stałe, przymocowane do murów. Są one praktyczne w kurytarzach hoteli, restauracyi kawiarni i t. p., jak również w lokalach klubowych i domach prywatnych. Są też stojaki, gdzie koła można z obu stron umieszczać. Koło w tych stojakach można zamknąć kłódką, wsuwając poprzednio latarkę na listwę, a zatem koło jest ochronione przed amatorami cudzych maszyn. Cena jest przystępna, bo wynosi 3 złr. 50 kr. do 5 złr. od urządzenia dla pojedynczego koła.

Dużą przestrzeń w pawilonie sportu zajmuje znany handlarz kół we Wiedniu Karol Schug (VI. Amerlingstrasse 8.), który ma zastępcę swego we Lwowie. Są to na oko ładne koła, z marką handlarza, co nie daje kupującemu gwarancyi dobrego wyrobu, bo fabryka jest tajemnicą osłoniona. Są to przeważnie — jak wieść niesie — wyroby fabryki wiedeńskiej A. Gregera w Ottakringu Dziwną jest rzeczą, że firma ta fabryczna nigdzie nie sprzedaje kół swoich z własną marką, tylko pod osłoną różnych fantastycznych nazw angielskich i innych — z poważnymi napisami „Schutzmarke“ lub „Trade Mark“. Rzuca to jaskrawe światło na wyroby tejże fabryki, ponieważ dobre wyroby nie będą ukrywały swego właściwego pochodzenia, przeciwnie bedą starały się je zpopularyzować — jak to czynią inne fabryki kół. Zachodzi zatem bardzo wątpliwe pytanie: czy koła fabryki Gregera są dobre? — Z odpowiedzią na razie wstrzymam się, choć ją posiadacze maszyn z tejże fabryki w krótkości wyrażą..., lecz później pomówię jeszcze o tych licznych wyrobach prawdziwych kół angielskich, zrodzonych na gruncie wiedeńskim lub prowincyonalnym.

(C. d. n.).



To i owo.

Dopiero dziś zastanawiałem się nad tem, dlaczego właśnie na międzynarodowych wyścigach deszcz nie padał. Lecz odpowiedzi nie znalazłem, chyba tę jedną, że tak wspaniałemi wyścigami zachwyciło się samo słońce i nie pozwoliło chmurom przerwać sobie widowiska. Bo też zasługiwali cykliści do Lwowa przybyli na to, aby ich popisom nic nie przeszkodziło. Takiego zjazdu może Lwowowi pozazdrościć niejen zagraniczny tor, a nazwie „międzynarodowe“ nie można było nic zarzucić. To też zarówno znawcy jak i laicy z niecierpliwością oczekiwali rozpoczęcia biegów, do których zapisało się 26 jeźdźców. Znany ze zeszłego roku Reininger, był tym, na którego najwiecej liczono. Lecz jakaż niespodzianka! Już w przedbiegu, bije go o pół koła czech Jehliczka o którym nikt dotąd nic nie słyszał, skromny młodzieniec, nie wyglądający nawet na pogromcę Reiningera To samo powtórzyło się trzy razy, Reininger nie był nigdy pierwszym. To było senzacyą dnia. I w innych biegach tryumfowali Czesi, zarówno na tandemach jak i na pojedyńczych maszynach. Drugą niespodziankę sprawił widzom p. Krupski, bijąc faworyta p. Komoniewskiego w biegu galicyjskim na pół okrążenia. Nie obeszło się i bez karambola, a udział w nim wzięły trzy narodowości, Węgier, Czech i Niemiec, t. j. Wiegand, Jarosz i Reninger. Dzienniki nasze, zrobiły z tego katastrofę a la kołomyjska, ktoś nieproszony, wezwał pogotowie ratunkowe, choć na torze było więcej lekarzy niż wyścigowców. Publiczność widoku krwi chciwa, obległa szatnie, niektórym zdawało się nawet, że słyszą jęki konających,

III.

Kronika dynogowska.

Przepis na swadę dziennikarską. — Przyczyna niepogody. — Prośba do p. Radziejowskiego. — Czerwcówka w Jabłonowie. — Niedopieczone kurczęta, lody i... najpiękniejsze panny. — Wyścigi i kontrola Mój interwiew z p. Janiną — Niezdrowa baranina. Apollo belwederski bez listka figowego. — Bieg 50-cio wiorstowy — Goście pozakordonowi. — Nasi turyści. Pan konsul w Kijowie, a Poturzański. — O czem mógłbym jeszcze pisać. — Kręgielnia. — Postsriptum.

No, materjału do kroniki nazbierało się fura, daj Boże wybrnąć szczęśliwie. By nabrać swady kronikarskiej, wsączyłem butelkę pilsnera warszawskiej fabrykacyi, trzy filiżanki mokki palonej w nalewkowskiem crematorjum, tudzież połknąłem 10 gramów antipiryny i czuję potrzebę wezwania pogotowia ratunkowego. Nim to jednak nastąpi, zaczynam od dorocznej wycieczki do Jabłonny odbytej 12. czerwca. Przysłowiowa pogoda płata figle w tym roku cyklistom. Niedość że „Noc majowa" zepsuta, straszyła ołowianemi chmurami „Karnawał nicejski", jeszcze majówkę, a raczej czerwcówkę obficie deszczem, ba, nawet gradem obdarzyła. Sumienność sprawozdawcy nakazuje mi zaznaczyć, iż przyczyną niepogody jest gospodarz W. T. C. p. Radziejowski, t. j. właściwie jego nowy piaskowy garnitur. Prócz mnie kilku jeszcze druhów, niemniej godnych zaufania, przyświadczyć może o tem, co zresztą sam p. R. głośno powiedział, że ilekroć ubierze wyż pomieniony garnitur, tyle razy niezawodnie deszcz padać będzie. Przeto kochany panie Stanisławie, choć istotnie bardzo Ci do twarzy w jaskrawym kolorze, to jednak ze względu na powodzenie wszelakich festynów ubieraj się w inny kostjum.

Szczęście całe cyklistów, iż w gronie swych gości, w Jabłonnie, mieli p. F. Fryzego, czcigodnego redaktora Kurjera Porannego, ten bowiem mocą swych stosunków z meteorologją wyjednał pewne ulgi dla majówkowiczów.

Więc chociaż nie było myśliwskiego śniadania na trawie w Buchniku, to jednak w Jabłonnie zabawa względnie się udała.

Niezadowolonych tym razem zdaje się nie było, naturalnie z wyjątkiem tych, którym nie smakowały niedopieczone kurczęta przy obiedzie, lub sposób wydzielania lodów przez garsonów. A prawda, byli i tacy, którzy podawali w wątpliwość sprawiedliwe obliczanie głosów przy wyborze trzech najpiękniejszych panien. Temu niema się co dziwić, gdyż w tej kwestyi nigdy i nigdzie nie będzie absolutnej jedności.

Jużto niebrak niespodzianek w preliminowanym na rok bieżący budżecie. Zawiodły dochody z Nocy majowej i Kar-

---

a właściwie. prócz obdarcia skóry, u Wieganda i Reiningera, i lekkiego zgniecenia piersi Jarosza, nic zatrważającego się nie stało, bo już na komersie Jarosz wyśpiewywał solo „Hej Slovane", na co Reininger zgrzytał zębami, choć twierdzono, że je na wyścigach powybijał. Sympatye jakie publiczność Czechom okazywała, przyjęły dzienniki czeskie z wielką radością i podziękowaniem za przyjęcie, jakiego doznali we Lwowie czescy cykliści. Podobną rolę odegrali w Warszawie na słowiańskich wyścigach lwowianie T. Gustowicz i J. Krupski. W biegu w którym brali udział na tandemie, mimo, iż im przepowiadano, że przyjdą czwarci, byli pierwsi, wyprzedzając 5 innych osad o 30 metrów. Wśród niebywałych oklasków podniesiono ich do góry z maszyną i wyniesiono na rękach do szatni. Przyjęcie jakiego tam doznali olśniło ich prawie, to też z zachwytem wspominają o tych chwilach rozkosznych, jakie 3. lipca w Warszawie przebyli. A szczęście, że to nie było w Odessie, bo by z pewnością z połamanemi kośćmi i maszynami do Lwowa wrócili. Dobrze też mówi przysłowie: „Co kraj, to obyczaj".

W Paryżu odbył się wyścig z końcem zeszłego miesiąca o wielką nagrodę miasta Paryża, na którą magistrat tamtejszy ofiarował 10.000 fr.!!

Widzę uśmiech pogardy na twarzach ojców grodu naszego, gdy się o tem dowiedzą (?), i z pewnością z ust niejednego wyrwie się „warjaty". Tak, są waryatami, ale tylko według pojęć galicyjskich. We Francyi, Angli, Niemczech wiedzą o tem dobrze, jakie ma znaczenie sport wyścigowy dla młodych ludzi. Być może, że są względy, które przemawiają przeciw; jeżeli jednak porównamy skutki, jakie sprawia sport wyścigowy na pojedyńczych osobnikach, a skutki jakimby podpadli ciż sami, gdyby czas poświęcony treningowi i wyścigom, obrócili na przesiady-

nawału nicejskiego, do t. z. majówki korporacyjnej Towarzystwo stale co rok dokłada, a wyścigi o które zawsze tyle bywa sporu na ogólnem zebraniu i po za zebraniem, przyniosły dochód i to wcale pokaźny. I gdyby kontrola od ulicy Popiel była ściślejszą, jeszcze o jaką setkę byłoby więcej w kasie. Spotkam s ę tu zapewne z tłómaczeniem, iż żaden z członków nie zechce tam stanąć, zapewne stanowisko to wielkich przyjemności nie daje, sądzę jednak, iż ludzie dobrej woli jak pp. Borman, Mitkiewicz, Kutner, Korejwo i inni przyjęliby ten nie nęcący mandat, gdyby im zaproponowano, ale... właśnie, że jest ale, tak niedawno są ci panowie członkami, trochę czerwoni, roszczą np pretensyę do członka zasiadającego w komisyi lub komitecie, o to, iż gdy mu się (członkowi) po trzykroć przedstawiają, on ich za 5-tym razem nie poznaje. Jakżeż tu któremu z tych panów przypiąć kokardkę gospodarza.

Podczas pauzy 15-to minutowej na wyścigach w d. 3. b. m. obchodzę loże witając znajomych. „Dzień dobry, panie Janie!“ „Moje uszanowanie państwu!“ — „Niechże pan spocznie chwilkę. mam pana o coś zapytać!“ mówi młoda i piękna pani Janina, żona kolegi klubowego. „Widzę, że pan idzie z gahrdehroby (trenningbudy), dla czego to Vodilek taki zwykle spokojny, okhropnie się po biegu zihrytował“. — „Pozbawił go równowagi, odrzeknę, i pierwszej nagrody p. Bol. Barański, zajeżdżając mu przed metą drogę. Ale zdaje się, że p. Barański będzie za to ukarany, słyszałem coś o odsądzeniu od nagrody i zakazie jazdy po torze przez rok jeden“. — „O to dobrze, phroszę pana, bo przez pana B. mało się nie zabił p. Gajewski, tak pothraktować kolegę i do tego gościa, to bardzo niеładnie“. — „Nie pierwszy to raz urządza p. B. takie sztuczki, lecz teraz cierpliwość się wyczerpała, skoro nawet Vodilek nań oburzony!“ — „A wie pan dla czego?.. jako doświadczona gospodyni wytłómaczę to panu, oto baranina z wodą zawsze powoduje katasthrofę!“

W tej chwili dzwonek oznajmia początek 50-cio wiorstowego biegu, żegnam więc piękną panią J. i ruszam ku głównej trybunie Po drodze słyszę zakłady trzymam za Wyhowskim a ja za gołym! Spoglądam na tor, rzeczywiście, pan Kelders wygląda jak Apollo belwederski, który dosiadając roweru zapomniał okryć się liściem figowym. W biegu tym pierwszym był w 1 g. 21 m. 47 s. p. Potuрzański z Kijowa, drugim nasz St. Wyhowski, który 3 razy zmieniał maszynę. skutkiem pęknięcia pneumatyka, przy czem stracił na ogół 5 minut, zaś ukończył bieg w niecałe 2 minuty po Potuрzańskim.

Sprzyja szczęście w tym sezonie gościom na naszym torze, Vodilek zdobył

---

wanie w zadymionych kawiarniach, na bezcelowe włóczenie się po ulicach, obgrywanie się w rozmaite ferble, to będziemy popierali ten sport, wiedząc, że młodzi ludzie z zapałem się doń garną, a dowiedzionem jest, że po treningu i w ogóle po jeździe na rowerze, nie napastują człowieka tak rajskie myśli, jak przy bezruchowem przepędzaniu dni i nocy.

A dziwnem wydaje mi się rozporządzenie, zabraniające uczniom szkół średnich brania udziału w wyścigach. Anglicy w szkołach swoich na pierwszem miejscu planu naukowego stawiają wykształcenie w możliwych gatunkach sportów, i bardzo często urządzają popisy publiczne dla uczni, na których ci walczą o nagrodę, i więcej ojciec cieszy się gdy syn jego pierwszym przybędzie do mety na rowerze, koniu, łódce lub pieszo, albo gdy w zapasach siłowych pokona współzawodzików, aniżeli, gdy otrzyma po egzaminie „nagrodę pilności“.

Lecz nietylko w Anglii takie stosunki panują. Ludwik Opel, najlepszy jeździec amator w Niemczech, zdawał tego roku egzamin dojrzałości. Tydzień przed egzaminem brał udział w wyścigach, zdobywając mistrzowstwo, czem tak się przypodobał komisyi, że zdał egzamin „z wyszczególnieniem“. Cóżby go u nas za taki „występ“ spotkało!!

Nawet srogie komisye asenterunkowe, wyszukują tam rozmaite wady, jeśli mają przed sobą wyścigowca, lub sławnego sportsmena na innem polu; A u nas? My każemy Szczepanikowi służyć we wojsku i czyścić buty panu „kapralowi“ i tylko wykrętami, uwalniamy go od tego „obywatelskiego obowiązku“. To najlepsze świadectwo cywilizacyi XIX wieku.

L. Mękol.

parę pierwszych nagród, Poturzański, mistrzowstwo na Dynasach i 50 wiorst, a wasz lwowski tandem Gustowicz-Krupski, ślicznie wygrał handicap, za co go z osadą uniesiono w górę. Jeden Proten. prócz nazwy pędzlarza, nic nie zdobył.

Korzystając z pory urlopów, rozbiegli się nasi cykliści w różne strony. Więc jedni odwiedzili Płock i Wrocławek, drudzy Kalisz, trzeci Sandomierz, a inni zapędzili się aż do Kijowa. Ci ostatni wrócili niezbyt zachwyceni uprzejmością p. kijowskiego konsula W. T. C., który pomimo depeszy wysłanej doń z drogi, nie raczył się nawet dowiedzieć o stanie ich zdrowia. Natomiast p. Poturzański, choć niestowarzyszony zaopiekował się bardzo serdecznie podróżnymi, służył im za cicerona przez cały czas pobytu ich w Kijowie, zajął się ekspedycją tandemu koleją i t. p świadczył grzeczności. Nic więc dziwnego, iż wzajem uprzejmego doznał na Dynasach przyjęcia.

Mógłbym wam jeszcze pisać jak gościnnie podejmowali naszych bracia Mystkowscy w Kaliszu, jakie mówki wspaniałe mieli na wieczerzy powyścigowej pp. Lermontów i Vodilek, jak się zakochał w Warszawie sympatyczny wasz gospodarz p. Piżl, tomy o tem mógłbym pisać, ale widzicie, muszę iść do kręgielni (mamy ją nareszcie) na partyjkę. To bardzo zdrowy sport, a obok tego wygrać coś można. Bywajcie więc, aż do przyszłej kroniki.

J. Ad. K.
inny pan z Warszawy.

9/VII. 1898 r.

P. S P. Piżlowi przesyłam pozdrowienie i komunikuję, iż dotąd apetytu nie odzyskałem po objedzie, któryśmy wspólnie spożyli. No bo jakżeż można, nawykłem przy każdej potrawie jeść chleb, a tym razem z Jego łaski przy każdym kąsku musiałem połknąć najmniej jednego żyda. Brrr!

Nowy wynalazek,

który znaleźć może zastosowanie w budowie kół.

W pismach niemieckich znachodzimy w ostatnich czasach obszerne opisy nowego wynalazku. Hermana Ganswindta w Schöneberg pod Berlinem mianowicie nowego łożyska do kół na napiętym drucie, przy którem tarcie ma być jeszcze o wiele mniejsze, aniżeli przy łożyskach kulowych.

Nowe to łożysko polega na tem, iż piasta koła spoczywa na silnie napiętym drucie (z wyłączeniem kulek lub rolek). Przy wielkiej wytrzymałości drutu na przerwanie może oś drutowa już przy bardzo małej średnicy znaczny utrzymać ciężar, wskutek zaś owej małej średnicy osi zmniejsza się tarcie do nadzwyczajnego minimum. Praktyczne próby wykazały, iż krąg żelazny o wadze 88 kg. na stalowej strunie o średnicy 4 mm. puszczony w ruch z chyżością około 120 obrotów w minucie — daleko dłużej się obracał aniżeli taki sam krąg na najlepszych angielskich kulowych łożyskach Przy zmniejszeniu średnicy osi do 2 względnie 1 mm. obracał się krąg ów dwa względnie cztery razy dłużej.

Próby te i doświadczenia, które Ganswindt zaprodukował w swojej pracowni w Schöneberg zainteresowały tamtejszy świat techniczny i zawiązuje się towarzystwo akcyjne w celu eksploatowania tego wynalazku.



Praktyczne wskazówki.

Spotykamy często ludzi jeżdżących lat kilka na kole, a nie wtajemniczonych wcale w tajniki jego budowy. Błąd to kolosalny i częstokroć przyczyna utrapienia, na jakie z tego powodu w razie wypadku jeździec taki jest narażony. Podczas gdy cyklista znający dokładnie skład koła w niejednym wypadku sam sobie da radę tamten staje bezradny, zmuszony iść pieszo lub szukać „okazyi“, a nadto próbując dal j jechać, może swe koło zupełnie zniszczyć.

Wskazanem by było przeto, by każdy nowonabywca koła, zanim na nie siędzie, zaznajomił się przedewszystkiem z jego budową. Uprosić może to u firmy sprze-

dającej (z których każda niemal ma swego mechnika) aby maszyna została w jego obecności zupełnie rozebraną, nie wyłączając pneumatyka i napowrót złożoną, przyczem należy baczną zwracać uwagę na regulowanie łożysk, regulowanie łańcucha, kierownicy i t. p.

Skoro koło zostało napowrót należycie złożone, czyli jak się zwyczajnie mówi „zmontowane“, nie należy przy niem ile możności nic więcej manipulować, jak tylko po każdej jeździe dokładnie oczyścić z błota lub pyłu i ustawić na stojaku, by gumy nie stały na podłodze. Przed jazdą zapuścić należy do wszystkich łożysk po parę kropli oliwy i kluczem ponaciskać trochę wszystkie muterki przy osiach, łożyskach, korbach i pedałach. Rzecz to nader ważna, gdyż wskutek drgania lub tarcia podczas jazdy, może się ta lub owa muterka zluźnić, co znów pociągnąć może za sobą rozmaite konsekwencye, jak rozluźnienie lub zbytnie ściśnienie łożyska, rozkołysanie się korby, spadnięcie pedału i t. p. Bardzo niedawno miałem sposobność widzieć zniszczone łożysko tylnego koła przez zluźnienie muterki, wskutek czego przy obrocie koła tak się łożysko silnie nacisnęło, że kilka kulek pękło. Jeździec twierdził, że czuł jakoby koło coś ciężko szło, a nawet złaził i oglądał, ale niczego nie zobaczył. To są skutki nieznajomości budowy koła.

Patrzeć zresztą nic nie pomoże, lecz w razie takim trzeba maszynę cokolwiek podnieść i koło jedno a następnie drugie w ruch puścić. Obrót każdego z nich musi być u dobrze złożonej maszyny zupełnie lekki i cichy, a po ukończeniu obracania się, powinno koło jeszcze dłuższy czas tam i napowrót wahać. Skoro puszczone w ruch przednie koło nie obraca się dobrze, lub po kilku obrotach staje, znak to, że łożysko jest zanadto przyciśnięte; należy wówczas muterkę zewnętrzną po stronie ruchomego stożka (względnie kielicha) zwolnić i łożysko przez odkręcenie stożka (względnie kielicha), cokolwiek zluźnić, a następnie muterkę znów silnie przykręcić i jeszcze raz spróbować obrót koła. Kiedy się już koło dobrze obraca i waha, należy jeszcze spróbować czy nie chodzi znów zbyt wolno, a robi się to w ten sposób, że jedną ręką chwyta się za widełki a drugą za dzwono i próbuje, czy koło zbytnio w kierunku poprzecznym nie daje się poruszać. Jeżeli tak jest należy łożysko trochę ścieśnić.

Jeżeli koło tylne źle się obraca, to przyczyna leżeć może w samem kole, w łańcuchu, lub w łożysku karbowem. Jeśliby łańcuch zbyt był napięty należy go zluźnić; przyrząd do regulowania łańcucha leży przy osi tylnego koła, lub u niektórych nowszych modeli przy osi korbowej, a sposób regulowania wskaże przy kupnie sprzedający lub jego mechanik. Jeśli napięcie łańcucha jest odpowiedne, a koło mimo tego nie obraca się należycie, należy łańcuch zdjąć i wypróbować i zregulować tak obrót koła, jak i obrót korby, po zregulowaniu zaś jednego i drugiego łożyska mutry ustalające należycie kluczem ponaciskać i dopiero łańcuch napowrót nałożyć.

Widziałem w roku zeszłym, jak jednemu z kolegów wycieczki, który się naprzód wyrwał, przez uderzenie o gruby kamień zrobiło przednie koło tzw. „kapelusz“. Ze smutnym wzrokiem popatrzył na skręcone koło, machnął ręką i wyrzekł „o ho!..“ w przekonaniu, że już po jego kole. A był to pan, który drugi rok jeździł i powinien był — czy to z podręcznika, czy z „Koła“ wiedzieć, że taka rzecz daje się wcale łatwo — jużto przez wstrząśnienie koła, jużto przez stosowne naciśnięcie naprawić. To też naprostowaliśmy mu wnet koło i pojechał dalej, — lecz gdyby był sam jechał i tej przygody doznał, byłby niezawodnie biedak musiał kilkanaście kilometrów prowadzić koło lub szukać podwodów.

Niechaj więc każdy stara się z budową koła należycie się zaznajomić, a uniknie w ten sposób niejednej przykrości.

Ośm dni w Pyrenejach na kole.

Przewodnik z francuskiego na język polski

przełożony przez F. J. Sandeckiego z Warszawy

DZIEŃ VI.

Z Bagnères-de-Bigorre do Arrens

Przestrzeń: 44 kilometry.

Opisanie drogi

Turysta ma przed sobą dwie drogi. Pierwsza z Pouzac albo z Trebons, ciągnąca się przez Nenilh-Arrodet, Juncalas,

Lugagnan, Boo-Silhen i Argeles; druga poczynająca się przed Mongaillard, a ciągnąca się przez Loucrup, Escoubés, Arcizac, Lourdes, Argelés.

Pierwsza droga.

Bagnéres - Argelés.

Drogę tę zalecamy tylko w dnie pogodne. Podczas deszczów nagromadza się tam bardzo dużo błota, skutkiem czego przejazd jest bardzo uciążliwy. Podczas dni pogodnych droga ta dla turysty przedstawia wielką przyjemność. Pozwala ona rzutem oka objąć całą dolinę Tarbes.

Jazda pod górę aż do Neuilh nie jest męczącą, tymczasem z Neuilh do Lugagnan zjazd bywa czasami gwałtowny. (A.) Przybywszy do Lugagnan, przejechać koło dworca kolejowego, który zostawiwszy na prawo dążyć dalej drogą w kierunku południowym. Droga ta wiedzie do Ayros - Arboux i aczkolwiek pełna wzgórków i spadków, nie przedstawia żadnych trudności. W Ayros-Arboux jechać drogą po prawej stronie, wiodącą do Argelés.

Druga droga.

Droga doskonała w każdej porze. Nie dojeżdzając do Montgaillard na 300 metrów, rozstać się z drogą wiodącą do Bagnéros, a sypać po drodze wiodącej do Lucre. Prawie zaraz mamy do przebycia wzgórze 3 kilometrowe, bardzo uciążliwe, które jednak całkowicie przebywa się na maszynie. Druga spadzistość, którą stanowi zjazd aż do Lourdes posiada kilka skrętów aż do wsi Escoubes. Począwszy od tej wsi, zjazd jest łagodny aż do Lourdes. Z Lourdes do Argéles można jechać drogą wskazaną w pierwszym dniu lub udać się do Lugagnan do drogi opisanej powyżej. (Pierwsza droga A.) zostawiając kamienny most za Lourdes po prawej stronie, a jadąc drogą wiodącą na lewo.

Z Argelés do Arrens.

Jak tylko się przejedzie plac du Forail w Argelés oczom turysty - kolarza przedstawi się dróżyna bardzo stroma, długa na 4 kilometry, którą radzę przejść pieszo; kończy się ona za wioską Arras. Od Arras do Arrens wzniesienie się na górę jest łagodne, jednakże przed mostem Gaillagos droga ta daje się uczuć. Już do Aucun niema żadnego wzniesienia, a z Aucun do Arrens zaczyna się łagodny zjazd bez przeszkód.

Marszruta i objaśnienia.

Odjazd z Bagnéres 6 godzina rano.
Przyjazd do Argelés 9 godzina rano.

Argeles.

(Informacye patrz w dniu pierwszym).

Śniadanie w Argelés. Odjazd z Argelés 1 godz. w nocy. Wyjeżdżając ze wsi Arras zwrócić uwagę na prawo na ruiny zamku księcia Czarnego.

Przyjazd do Arrens o godzinie $2^1/_2$.

Arrens.

Hotel de France, Lauret, śniadanie 2 fr. 50 ct. obiad 3 franki; pokój 2 franki.

Skorzystać z pobytu aby zwiedzić kaplicę de Poneylaüs, odległą o kwandrans drogi od Arrens. Obiad i nocleg w Arrens.

(Dok. nast.)



Wyścigi artystek teatrów paryskich.

Redaktorzy dziennika „l'Echo de Paris“ Pp. Pierre Lafitte i Gustav de Lafreté corocznie w czerwcu urządzają wyścigi cyklowe artystek teatrów paryskich. W tym roku ta uroczystość świata artystycznego przypadła na dzień 10. czerwca w brzydki pochmurny poranek.

O godzinie 10. rano droga do Longchamps w lasku boulońskim zapełniła się licznymi widzami bezpłatnymi, a samo pole wyścigowe zgromadziło w swoim obrębie przedewszystkiem przedstawicieli pism paryskich i teatra z gwiazdami swemi na czele; przybyli również cykliści w wielkiej liczbie ze swoimi championami, stawił się także baron de Zuylen prezes klubu palaczy wraz ze swoją liczną drużyną. Nawet prezydent Faure przejeżdżając się w owej chwili konno po lasku

zatrzymał się na chwilę. Na pierwszy ogień poszedł championat palaczek, do którego stanęło 7 nadobnych artystek. Bieg podzielono na dwie serje i final. W finalu zwyciężyła pani Léa Lemoine, która już w zeszłym roku odniosła to zwycięstwo. Championat palaczek bardzo się podobał publiczności, istotnie oryginalny był widok tych dam dosiadających tricykli naftowych.

Bieg II. Championat Cyklistek zrobił furorę ze względu na przyjmujące w nim udział artystki bardzo popularne w Paryżu, między któremi było wiele ładnych twarzyczek. Oto nazwiska: Jane Chouchoutte, Meri Djo, Bianca Morino, Jane Lahousse (Nouveau Cirque), Aug. Bérenger (Porte-Saint-Martin), Azema Richaume (opera), Paule (Athénée-Comique), Ernestine Renau (Folies Marigny), Germaine Darghyl (Déjazet), Emma Montigny, Henriette de Limages (Maulin Rouge).

Zwyciężyła łatwo Mlle Germaine Darghyl malutka sympatyczna blondynka, która była bardzo wzruszona tryumfem niespodziewanie zdobytym. Drugą była Mlle Paule, trzecią Mlle Jane Chouchoute. Tak się więc skończyła walka dramatyczna teatrów paryskich, a organizator jej p. Lafitte obiecywał publiczności, że na przyszły rok staną w szrankach takie gwiazdy jak Sarah Bernhardt, Rejane, Rachet i Duse. Na zakończenie odbył się bieg tandemów, w którym zwyciężyła osada Léa Lemoine Blanche. Po wyścigach odbyło się corso kwiatowe, w którem rowery i samochody wspaniale udekorowane kwiatami przesuwały się przed zachwyconą publicznością. Nagrodę pierwszą otrzymał samochód p. Wiktora Mathieu przybrany różami w kształcie łabędzia.

Paryż w czerwcu. *Józef Zejdowski.*

KORESPONDENCYE.

Paryż 5. lipca 1898.

Championat Francyi.

Zaledwie ucichły echa Wielkiej Nagrody Paryża wyścigów konnych, kiedy obydwa welodromy przystąpiły do rozegrania dwóch wielkich dorocznych nagród i tak: dnia 27. czerwca w welodromie de a Seine rozegrał się Championat Francyi przy współudziale najlepszych sił miejscowych.

Ponieważ pogoda była niepewna, publiczności zebrało się niewiele, a o godz. 6 popoł. przystąpiono do rozegrania półrozgrywek i finalu, który zakończył się zwycięstwem Morina. Championat rozgrywano na przestrzeni 1000 m. z nagrodami 1000, 400 i 100 franków. Po rozegraniu dwóch rozgrywek, w których zwyciężył Domain i Nieuport nastąpiła trzecia, która uwydatniła się następującym faktem.

Bieg rozpoczął się od tego, że już po dzwonku i zrobieniu pierwszego koła Morin zmuszony był zejść z maszyny z powodu przekręcenia się siodła. Otóż Gentel i Carmant znaleźli się tu jak prawdziwi gentelmeni, gdyż zwyczajem profesyonistów nie skorzystali z tego wypadku przeciwnika, lecz zatrzymawszy się, czekali aż Morin doprowadził maszynę do porządku i po raz drugi stanęli u startu. Panowie profesyoniści dali więc przykład, że umieją być prawdziwymi sportsmenami, jeżeli tego wymaga sytuacya. Po drugiem starciu Gentel jechał na czele, lecz bardzo krótko, gdyż zaraz wyprzedzili go Morin i Carmant. Bieg zakończył Morin, mając za sobą Gentla.

Final: 1 M o r i n, 2. Domain, 3. Nieuport. Nieuport prowadzi, za nim Morin i Domain; tak było bez zmiany aż do dzwonka. Na ostatnim łuku wszyscy trzej w równej linji ruszyli do mety obserwując się wzajemnie z wielką uwagą, dopiero na 30 metrów, Morin, który jechał pomiędzy przeciwnikami, raptownie ich wyprzedził i przejechał taśmę mając za sobą zaledwie na pół długości Domaina, który również na taką samą przestrzeń zostawił za sobą Nieuporta.

Morin zużył za 1000 m. 2:9$^{3}/_{5}$.

Wielka nagroda L'U. V. F.

W welodromie Parc des Princes dnia 4. lipca rozegrano Wielką nagrodę L'U. V. F. na przestrzeni 2000 met. z nagrodami 5000, 3500, 1000 i 225 franków.

Dziwnym zbiegiem okoliczności, tym razem pogoda prześliczna dopisała wyścigom, to też welodrom tak był zapełniony, że poprostu ruszyć się nie było można. Robiono różne przepowiednie, lecz nikt nie spodziewał się, żeby młody jeździec Deschamps został bohaterem tego dnia. Co prawda — ma on wiele danych, jest atletycznej postawy, ma wielki zasób sił dotąd niezużytych, jest energiczny, a przedewszystkiem umie jeździć.

Przed rozpoczęciem finalu 16 jeźdźców mających stanąć do walki przedefilowało przed publicznością. Naturalnie Morin zbierał największe oklaski.

Bieg tak się przedstawiał:

I. rozgrywka	1. Morin	2. Pontecchi.
II. „	1. Parlby	2. Nieuport.
III „	1. Grogna,	2. Piette.
IV. „	1. Deschams	2. Protin.

Zatem do decydującej walki stanęli Deschamps, Parlby, Grogna i Morin.

Tak monotonnego biegu dawno nie było na wyścigach i gdyby nie to, że nareszcie Parlby zdecydował się wysunąć naprzód, jeźdźcy byliby jechali ciągle razem w tempie powolnem. Walka była spokojna i nudna dla widzów; dopiero na 5 metr. przed wstążką Deschamps, będąc ostatnim, zrobił mały wysiłek i zabrał spokojnie wielką nagrodę. Przestrzeń 2000 metr. przebył w 4:21,

J. Zejdowski.

Wiedeń, dnia 9. lipca 1898.

Nad cyklistami wiedeńskimi błyska znowu szczęśliwa gwiazda, każdy rok przynosi nowe zdobycze. Od trzech miesięcy cieszymy się najłagodniejszymi przepisami, jakie istnieją po miastach europejskich, — obecnie znowu gmina miasta zgodziła się na prośbę stowarzyszenia „Verband christlicher Radfahrer Oesterreichs“ w sprawie zbudowania drogi specyalnej dla cyklistów w około „Ringstrasse“. W tym celu wysłaną była osobna komisya, która badała teren i wyznaczyła miejsce, w którem droga ma prowadzić. Pas ten asfaltowy 2.20 m. szeroki będzie przeznaczony wyłącznie dla kolarzy, odpowiednie tablice z napisami ostrzegać będą publiczność pieszą od używania tej drogi Obecnie jest tylko kwestya co do kosztów budowy tej drogi; powyższe stowarzyszenie wniosło prośbę do magistratu wiedeńskiego i jest nadzieja, że gmina zbuduje drogę swoim kosztem.

Wieczorem, dnia 13 b. m. odbędzie się na alejach parku wystawy jubileuszowej corso cyklistów z lampionami — spodziewany jest wielki udział cyklistów. a publiczność ciekawą jest na tę nową efektowną produkcyę.

Już przeszło tydzień bawi we Wiedniu słuchacz uniwersytetu petersburskiego N. Fedorow, który odbył drogę Petersburg-Wiedeń, 2 200 km. Młodzieniec ten jest nietylko znakomitym i wytrwałym cyklistą, ale też zawołanym łyżwiarzem i wioślarzem, posiadającym kilka medali w nagrodę tych sportów. Po odpoczynku we Wiedniu udaje się on w dalszą drogę na kole do Paryża, gdzie zamierza rok przebyć na studyach. Podróż jego jest poświadczaną w licznych miejscowościach przez osoby prywatne i urzędowe. Z książki kontrolnej widzimy, że start w Petersburgu był dnia 19. czerwca br. o godz. 1-szej w nocy, następnie są liczne poświadczenia, przeważnie opatrzone pieczęciami gmin, hoteli, urzędów cłowych i t. p. Granicę austryacką przebył on w Węgrzycach dnia 27. czerwca o 7 godzinie wieczór, do Wiednia zaś przyjechał dnia 1-go lipca o godzinie ½4 rano, o czem świadczy pieczątka komisaryatu policyjnego na przedmieściu Brigittenau.

W. Krzepowski, Sekretarz P. K. C.

KRONIKA.

— Lwowski K. C. otrzymał od Warszawskiego T. C. wspaniały upominek w postaci artystycznie wykonanego srebrnego (wewnatrz złoconego) puhara. Z jednej strony jego widzimy dłonie w uścisku, pod niemi miniaturowe odznaki klubu lwowskiego i warsz. Towarzystwa, a niżej wśród dębowego i laurowego wieńca napis „Warszawskie Towarzystwo Cyklistów w dowód braterstwa Lwowskiemu Klubowi Cyklistów — 1898“. Z drugiej strony znajduje się rzeźbiony cyklista w pełnym biegu. Puhar przykryty wiekiem. na którego szczycie umieszczony jest monogram W. T. C.

Puhar ten umieszczony w ozdobnem etui przywiózł z Warszawy członek Wydziału L. K. C. p. Władysław Piżl, który był tam na wyścigach z 3. b. m. obecnym i na którego ręce puhar ten wręczono z pismem następującej treści: „W. T. C. dnia 3. lipca 1898. L 140. Do szanownego Wydziału Lwowskiego Klubu Cyklistów we Lwowie. Jako wyraz serdecznego braterstwa i szczerej wdzięczności za niejednokrotnie doznane dowody przyjaźni, Komitet Towarzystwa w wykonaniu uchwały Zebrania ogólnego z dnia 2. kwietnia r. b. ma zaszczyt przesłać Wam drodzy Koledzy puhar pamiątkowy z życzeniem jak najświetniejszego dalszego rozwoju Waszej sympatycznej korporacyi. Wiceprezes: *A. Fertner* w. r. Członek komitetu, sekretarz: *A. Kondracki* w. r.“

— Popisy w jeździe szybkiej lub jazda bez trzymania kierownicy nie nadają się wcale do ulic miasta, są bowiem przedewszystkiem wzbronione, a nadto narażają samych popisujących się na niebezpieczeństwo, jak niemniej na śmieszność i ubolewanie.

— Trzymajcie się podczas jazdy prosto! O ile jazda w postawie skulonej potrzebna a nawet konieczna jest w wyścigu, o tyle poza wyścigami jast zbędna i śmieszna, a nadto przeciwna hygienie. Cyklista powinien siedzieć prosto, lub lekko naprzód ugięty, tak by przy oparciu się rękami na kierownicy, pierś była naprzód podaną. Małpowanie wyścigowców nie ma sensu.

— Mistrzowstwo szwajcarskie na 100 km. zdobył Barrot w 2:13:59.

— Wyścig 24-godzinny o złoty puhar (Bol d'or) odbył się w tym roku w Rubaix dnia 3. lipca. 1. Huret 852.468 km. 2. Robl 813.250, 3. Stein 702.975, 4. Ariès 680, 5. Wattelier 584.800, 6. Maurice 387,650.

— Match Deschamps - Meyers - Parlby w Calais zakończył się zwycięstwem Deschampsa.

— Cordang pobił 3. b. m. Boutoursa w 50 km. matchu o 9 okrążeń. Jechał tę przestrzeń w 1:01:24$^2/_5$, a w 1 godzinie zrobił 48.842 km.

— Michael mierzył się 2. b. m. z Mac Duffee'm w 15 milowym matchu w Bostonie. Michael spadł z koła w 3 km., a Amerykanin sam biegu dokończył w 26:30$^2/_5$ (dotychczasowy rekord 26:54$^1/_5$).

— W Berlinie na torze w Friedenau odbył się 3. i 4. bm. bardzo zajmujace wyścigi. W wyścigu głównym na 1000 m. zwyciężył Arend w 1:26$^4/_5$. W wyścigu na 50 km. Kannamüller w 1:03:04$^2/_5$, 2. Alfr. Köcher w 1:03:21, 3. Józef Fischer w 1:04:19$^2/_5$, 4. Luyten w 1:06:47$^1/_5$.

— Praga-Bubno 3. bm. W wyścigu głównym 3000 m. z premiami zwyciężył po 2 przedbiegach 1. Burger w 4:58$^3/_5$ 2. Heinicke, 3. Scharrer. W wyścigu 2 km po 2 przedbiegach 1. Lurion, 2. Vondrzich, 3. Jehliczka. W wyścigu multipletów 2000 m. 1. Burger-Behr 5:18$^3/_5$, 2. czworak Larwin o 5 długości 3. czworak Peters o 2 długości. W 50 km. wyścigu z prowadzeniem 1. Józef Fischer z Monachium w 1:09:26$^4/_5$, 2. Edw. Nikodem (Praga), 3. Behr (Osiek), 4. Dietrich (Wiedeń).

— Match Tom Linton-Titus w Nowym Yorku zakończył się zwycięstwem Anglika, który też dla 18, 19 i 20 mil ang. ustanowił nowe światowe rekordy — (35:59$^4/_5$ dotychczas Stocks 36:05$^1/_5$).

— Mistrzowstwo francuskie na 1000 m. zdobył Morin, czas 2:9$^3/_5$ 2. Donain, 3. Nieuport.

— Match Cordang Bouhours w Amsterdamie na 100 km. zakończył się zwycięstwem Cordanga. Czas 2:11:17, Bouhours został o 3 km. w tyle.

— We Francyi utrzymuje każdy niemal przydrożny dom gościnny „garçona", do pompowania i naprawy kół. Podczas kiedy się cyklista posila, bada „garcon" koła i uskutecznia potrzebne naprawy. Zwyczajnie płaci się za naprawki około $^1/_2$ franka, a za samo pompowanie 10 cm.

Szan. członkowie Warszawskiego Towarzystwa Cyklistów i innych Towarzystw sportowych w Królestwie — prenumerować mogą »Koło« po zniżonej cenie Rs. 3 rocznie. Przedpłatę przyjmuje firma **G. Weiss i F. K. Kosiński** w Warszawie, Krakowskie przedmieście 2.

— K. Hemerlinga „*Przewodnik dla cyklistów po Galicyi*" z mapą inżyn. Kornmana, dla prenumeratorów »Koła« po zniżonej cenie 1 zł. 50 ct. z mapą na papierze, a 2 zł. 30 ct. z mapą naklejoną na płótnie. — Przesyłka polecona 15 ct.

LITERATURA.

— Das Radfahren und die Gesundheit. Napisał dr. Wilh Stekel. Lekarski ten popularnie napisany poradnik dla cyklistów, zasługuje ze wszech miar na to, by go przeczytał każdy cyklista i każda cyklistka, zawiera bowiem wiele rad i pożytecznych wskazówek.

Na jego treść składają sie: 1. Ogólne uwagi, 2. Wpływ jazdy na serce, 3. Wpływ jazdy na organa oddechowe, 4. Wymiana materyi u cyklisty, 5. Wpływ jazdy na system nerwowy, 6. Jazda na kole dzieci, 7. Jazda na kole dam, 8. Zachowanie się w podróży, 9. Hygiena jazdy na kole, 10. Jazda na kole osób starszych, 11. Początkujący cyklista, 12. Wpływ jazdy na zmysły, 13. Trzymanie się cyklisty, 14. Ubranie cyklisty.

Cena tego pożytecznego wydawnictwa wynosi tylko 1 markę (z przesyłką 1 m. 10 fen.). Do nabycia w admin. pisma „Velo-Sport" Otto Schauenburg Lahr i B. i w księgarni Marcina Zimmermana w Stuttgarcie.

Lwowski Klub Cyklistów.

Prezes: Dr. Jan hr. Drohojowski, ul. Kraszewskiego 15.

Sekretarz: Dr. Jan Rzepecki, Bank krajowy.

Skarbnik: Ludwik Gedrus Eydziatowicz, ul. Matejki l. 8

Redaktor wiadomości klubowych: Juliusz Reiner, ul. Kurkowa l. 5.

Rendez-vous klubowe: Kawiarnia Schneidra, ul. Akademicka

—

Na kupno nagrody przechodniej do wyścigów „Derby Towarzystw zaprzyjaźnionych“, które się odbędą w Warszawie w dniach 8. i 11. września, postanowił wydział L. K. C. wezwać członków, by się przyczynili do tej nagrody wkładką 25 ct. od osoby.

Składkę przyjmuje Redakcya „Koła“ jakoteż skarbnik L. K. C

Oddział Kolarzy Lwowskich.

Przewodniczący: dr. Teofil Stachiewicz, pl. Maryacki l. 8.

Zastępca przewodniczącego: dr. Teodor Bałłaban ul. Wałowa l. 7.

Sekretarz: Stanisław Sąsiada, ul. Dominikańska l. 7.

Do rzędu najbardziej dotychczas udałych wycieczek Oddziału Kolarzy Sokoła lwowskiego, zaliczyć musimy wycieczkę w dniu 3. lipca do Stryja na okręgowy Zlot Sokołów.

Do świetności tej wycieczki przyczynił się współudział Członków „Lwowskiego Klubu Cyklistów“, „Akademickiego Klubu Cyklistów“ i „Towarzystwa Kolarzy Wyścigowców“, za co im szczere należy się podziękowanie.

Już w sobotę przy prześlicznej pogodzie wyruszyła znaczna część kolarzy a nazajutrz w Stryju od godz. 10-tej rano roiło się od cyklistów. Powietrze podgórskie i rzeczna kąpiel w Stryju zachwycały naszych kolarzy i naprawiały humory najbardziej przygnębionych cyklistów, jak n. p. energicznego prezesa naszego Dra Stachiewicza, któremu właśnie przed odjazdem pękł pneumatyk, tak, że bez maszyny udać się musiał do Stryja, gdzie jednakowoż na kołach członków, zajętych przy ćwiczeniach, dobrą swoim nogom dał szkołę.

Punktem kulminacyjnym dnia tego było „corso kwiatowe“, które odbyło się po uroczystym pochodzie Sokołów przy udziale 80 ciu kolarzy, których maszyny przystrojone w zieleń i polne kwiaty sprawiały oryginalny a nawet humorystyczny widok, gdyż niektórzy formalnie całe drzewka wieźli; między wszystkimi jednak dominował nasz kochany „Dziadzio“, który rano jeszcze w kapeluszu swoim robił wrażenie amerykańskiego plantatora a podczas corsa swoją różami udekorowaną maszyną potrafił podbić serca kilku pięknych „Stryjaneczek“.

Ćwiczenia rejowe naszych kolarzy wypadły również imponująco, z czego druh Wallek może być dumnym.

Powrót z powodu spóźnionej pory nastąpił koleją: kilku tylko więcej sprężystych ruszyło na kołach i ci zdaje się najlepszą obrali cząstkę, my bowiem jechali ściśnieni jak barany a maszyny nasze poukładane jak śledzie. Jużto dyrekcya kolei państwowych zarabia sobie na sympatye cyklistów; ale cierpliwości — skoro dyrektor p. Wierzbicki zostanie kolarzem to i nam lepiej będzie.

St. Sąsiada.

Akademicki Klub Cyklistów we Lwowie.

Prezes: Zdzisław Słuszkiewicz, ul. Ochronek l. 6.
Wiceprezes: Włodzim. Stupnicki, ul. Mochnackiego 15.
Sekretarz: Jarosław Kocowski, ul. Czarnieckiego 26.
Skarbnik: Mieczysław Postępski, ul. Chorążczyzny 5.
Kapitanowie: Aleksander Bereźnicki, Zimorowicza 16.
Władysław Jarocki, Kurkowa 4. i Stanisław Sumper, Piekarska 10.
Gospodarz: Juliusz Birkenmajer, Chrzanowskiej 8.
Wydziałowi: Karol Liszniewski, Słowackiego 3. i Stanisław Zubrzycki, Wałowa 24.

Lokal Klubu przy ul Małeckiego l. 6. w parterze godz. urzęd. od 12—1 rano i od 6 – 7 wieczór.

Ogłoszenia o wycieczkach zabawach etc. umieszcza się zawsze w ramkach znajdujących się za wystawowem oknem cukierni D. Szolca przy ul. 3-go maja, handlu broni A. Dzikowskiego, przy ul. Karola Ludwika l. 1. i magazynu sportowego W. Bergera przy ul. Akademickiej, l. 8.

NADESŁANE.

— Rower angielski oryginalny „Singer“ silny — wybornie zachowany, sprzeda Karol Domiczek, Sykstuska 23.

Turystyczny Klub Cyklistów.

Stanisławów 1896.



Prezes:
Dr. Alfred Beill,
aptekarz.

Sekretarz:
Mieczysław Beill,
słuchacz praw.

Skarbnik:
Adolf Góraski, kupiec.

Kierownicy jazdy:
Edward Kolessa, kupiec.
Mieczysław Grodecki,
ck. weterynarz powiatowy

„CYKLISTA“

urzędowy organ ogólnego czeskiego Związku kolarskiego, najstarsze słowiańskie pismo sportowe.

XIII. Rocznik.

Wychodzi co drugi piątek (26 nrów rocznie)

Roczna przedpłata złr. 3.50.

REDAKCYA I ADMINISTRACYA:

Praga, ul. Rycerska 1. 530/1



RADFAHR-HUMOR

i Radfahr-Chronik

kosztuje w Niemczech kwartalnie 2 M. 50 fen
W Austryi (ze stempl.) kwartalnie 1 złr. 75 ct.

Redakcya:
F. M. Rittinger i M. Kleinoscheg
w Monachium.



C. KAHANE

we Lwowie, ul. Jagiellońska 11.

Skład i wyłączne zastępstwo znanych z dobroci kół Tow. akc. dla fabrykacyi kół „ATILLA“

przedtem E. KRETSCHMARA i Ski w Dreźnie

i wszelkich przyborów i dodatków do kół.

Szczególniej zwraca się uwagę na model „ATILLA“ 15 i 16 z patentowanem łożyskiem korbowem, patentowanemi tylnemi widłami i patentowanym regulatorem łańcucha.

Cenniki na żądanie za darmo i opłacone.

Największa we Lwowie i najlepiej urządzona szkoła jazdy pod kierunkiem fachowego nauczyciela.

Własny warstat reparacyjny.

Columbia

Jak zawsze, tak i w tym roku stoją koła

COLUMBIA

na pierwszem miejscu

pomiędzy wszystkiemi innemi markami.

Fabryka ta wyrabia niezrównane koła bezłańcuchowe!

Lecz także koła łańcuchowe z tej fabryki są tak znakomite, iż lepszych nawet wyobrazić sobie nie można.

Udało się nam i w tym roku uzyskać wyłączne zastępstwo tej firmy i ofiarować sportsmenom prawdziwe ideały dla każdego kolarza.

Wyłączne zastępstwo na Galicyę i Bukowinę amerykańskich rowerów

„Columbia“ i „Hartford“

z Pope Manufacturing Co. w Hartford

E. & J. STROMENGER we Lwowie

ul. Karola Ludwika l. 5.



F. LORD, Kraków.

Floryańska 55

jeneralny zastępca **austryackiej fabryki broni w Steyr** na zachodnią Galicyę poleca rowery z tejże fabryki marki

„Waffenrad“

po cenach fabrycznych, jak również wszelkie części składowe i przybory do rowerów

Warstat reparacyjny pod kierownictwem fachowego mechanika na miejscu.

Cenniki na żądanie odwrotną pocztą bezpłatnie.

KAROL DOMICZEK

elektro-mechanik, dostawca c. k. kolei państwowych

Lwów, ul. Sykstuska l. 23.

Wzorowo urządzony specyalny warstat dla naprawy rowerów

pędzony **motorem gazowym** zaopatrzony w **znakomitą niklowalnię** i **piec do emaliowania** wykonuje szybko i starannie **wszelkie naprawy rowerów, niklowanie, emaliowanie i całkowite odnawianie tychże. Siły robocze znacznie zwiększone!**

Nadto poleca

Znakomite rowery marki „ADLER“ oraz własnego wyrobu!

Wszelkie przybory do rowerów utrzymuje tylko w najlepszej jakości!

Drukiem Z. Golloba Lwów, Ossolińskich 15. Wydawca i odpow. redaktor Kazimierz Hemerling.